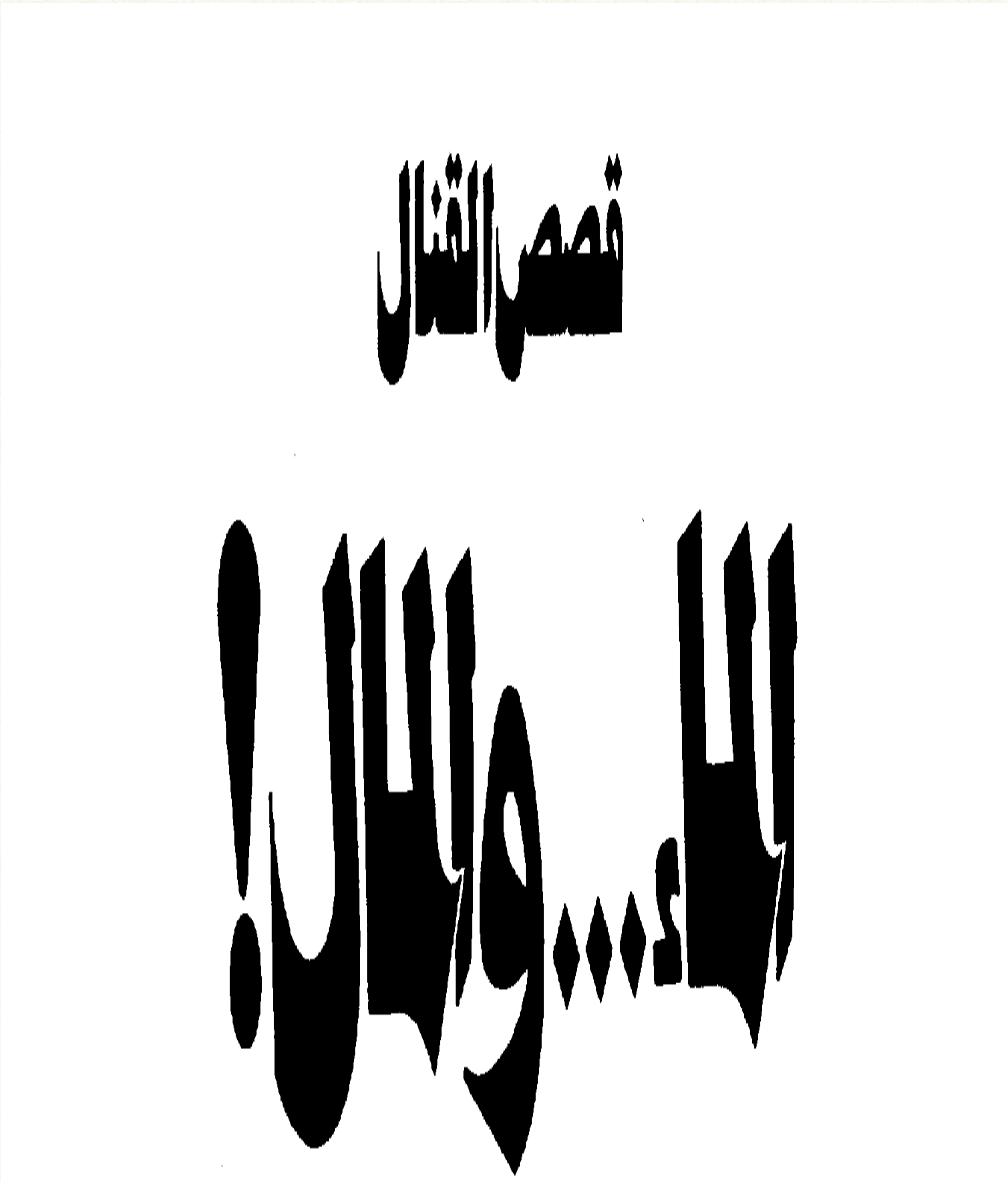
قصص القتال .. الماء والمال .. مصطفى نور الدين

اليوم السابع، العدد ٢٠، ٢٤ سبتمبر ١٩٨٤، باريس، ص ص ٢٣ - ٢٥

الجمعة 29 كانون الثاني (يناير) 2016, بقلم مصطفى نور الدين عطية



ارتبط تاريخ قناة السويس بتاريخ مصر الحديث، ففي مرحلة كانت رمزاً لاستعمار مصر، وفي مرحلة لاحقة كانت رمزاً لبدء عملية التحرير. فهي، بالاضافة الى كونها ممراً مائياً شديد الأهمية للتجارة الدولية، تشكل موقعاً استراتيجياً ومحور صراع بين قوى عديدة يرغب بعضها في الحد من كامل السيادة المصرية على القناة. وقد أثار تلغيم القناة والبحر الأحمر مؤخراً ذكريات عديدة حول «الصراع على القناة»، كما أكد، مجدداً، الأهمية الحاسمة التي تحتلها في اطار التبادل العالمي.

بقلم: مصطفى نور الدين عطيه

«أنتم طيبون، وبلدكم بديع، فما الذي ينقصكم لتصبحوا سعداء؟ بعض من الذهب؟! ان العمل الذي تقومون به سوف يحمله اليكم، فهذا الوعد يوجد على أسنة فؤوسكم»! تلك هي العبارة التي توجه بها فرديناند دي ليسبس الى الفلاحين المسخرين في حفر قناة السويس. فهل حقاً جلبت القناة السعادة لشعب مصر؟

ان لقناة السويس قصصاً وحكايات موجعة، مات الآلاف في

حفرها، ومات الآلاف في الدفاع عنها. سخرت الدولة المصرية الآف من الفلاحين للعمل مجاناً لصالح احتكار شركة قناة السويس العالمية - ذات رأس المال الأجنبي - وبأمر من الدولة المصرية جاء رأس المال الأجنبي متجسداً في قوات الاحتلال البريطاني لمواجهة الثورة العرابية. وعندما رفض كل من الولايات المتحدة وبريطانيا منح مصر القروض اللازمة لبناء السد العالي، أممت مصر القناة واحتلت اسرائيل شبه الجزيرة وجاء رأس المال الأجنبي متجسداً في فرنسا وبريطانيا واحتلا منطقة القناة التي أغلقت لمدة تناهز السنة.

ونمت حركة التحرر الوطني في المنطقة، بانتصار ثورة الجزائر، وثورة اليمن، وبزوغ حركة المقاومة الفلسطينية. وتطورت المساندة المباشرة لها، وحملت قضية فلسطين، باعتبارها جوهر الوعي التاريخي بالخطر الاستعماري متمثلا ومتجسداً في الكيان الصهيوني.. ونمت الدولة المصرية لتصبح مهددة لمصالح الاستعمار ورأس المال في المنطقة. فهو يريد هذا الجزء من العالم مبعثراً مشتتاً. فعندما خلق كيانه العدواني الصهيوني في قلب المنطقة، كانت الفكرة الاساسية هي وضع جسم غريب في المنطقة يحول دون انبعاث الحضارة العربية او توحيد بلاد المنطقة لما يمثله ذلك من خطورة على مصالح رأس المال الدولي.

من أجل هذا مثلت مصر موقع الخطر على مصالح رأس المال

الدولي، فكان العدوان الاسرائيلي في حزيران (يونيو) ١٩٦٧، وضرب الدولة المصرية - في مرحلة نهوضها - وضرب مشروعها الاقتصادي الذي تجاوز بآفاقه الحدود الجغرافية لمصر. وكان اغلاق القناة لمدة ٨ سنوات متصلة، ومنع مرور حركة التجارة العالمية بالقناة، ضربة قوية للاقتصاد المصري، تشبه، ولو من بعيد ما حدث لاقتصادها من تدهور عندماتحولتالتجارة الى رأس الرجاءالصالح.

ممر مائي

كان الدخل الذي تحصله القناة عبر سنوات طويلة في تزايد مستمر وعلى نحو متوافق مع انتعاش التجارة الدولية. ولقد ظل هذا

الدخل منهوباً عشرات السنين منذ افتتاح القناة في ١٨٦٩ وحتى تأميمها سنة ١٩٥٦. وكانت ايرادات القناة عام ١٩٢٠ حوالى ٦ ملايين جنيه ارتفعت الى ٨ ملايين جنيه عام ١٩٣٠ ثم هبطت الى نصف ذلك في الاربعينات اثناء الحرب العالمية الثانية، ثم اصبحت نحو ٣٢ مليوناً عام ١٩٥٥ و٩٥ مليوناً عام ١٩٦٦ و١٢٢ مليوناً عام ١٩٧٦، اي في العام الأول بعد اعادة فتح القناة في حزيران (يونيو) ١٩٧٥ ثم وصل دخل القناة الى ٦٧٠ مليون جنيه في ١٩٨٣.

ويمثل هذا الدخل اهمية خاصة بالنسبة الى الدولة، اذ انه يدفع بالعملات الاجنبية في وقت تتزايد حاجتها الى هذه العملات لتسديد اعباء الديون، وأثمان الواردات خاصة الواردات من المواد الغذائية والمعدات والآلات... الى آخره.

ولقد كان الارتفاع في دخل القناة أساساً راجعاً الى التطورات التي حدثت لها بعد برنامج التوسيع الذي سمح لجزء من الناقلات

العملاقة بالمرور، وتشجيعها على ذلك بخفض رسوم العبور. فبين ١٩٨١، ١٩٨٢ ارتفعت ايرادات القناة بنحو ٥,٨ بالمئة مسجلة ٦٥٨ مليون جنيه ويعود ذلك لاتمام المرحلة الأولى – عملية التطوير التي كانت قد بدأت على اثر فتح القناة للملاحة في منتصف السبعينات

والانتهاء منها عام ١٩٨٠، وكذلك لرفع الرسوم بالنسبة للسفن الأخرى الصغيرة والمتوسطة بنسبة تتراوح بين ١ و١٠ بالمئة بدأ في أول كانون الثاني (يناير) ١٩٨٢، وذلك طبقاً لنوع الحمولة وكميتها.

ولا تقتصر اهمية قناة السويس العالمية على حركة السلع شمالا وجنوباً، وانما تمتد هذه الأهمية الى تنقلات الأشخاص في عصر يوصف بأنه عصر الاتصالات. فبرغم الأهمية التي ميزت تطور صناعة السيارات ووسائل النقل السريع، كالقطارات والطائرات، ما زالت التنقلات البحرية ذات اهمية خاصة بالنسبة للانسان.

وبالنسبة الى القناة نجدها تسجل هذه الظاهرة بشكل واضح، ففي عام ١٨٧٠ كان عدد الذين عبروا القناة ٢٦٧٥٨ شخصاً تضاعفوا اربع مرات تقريباً سنة ١٨٨٠ ليصبحوا نحو ١٠٢ الف شخص ثم ١٦١ الف شخص سنة ١٨٩٠، ثم ٢٨٣ الف شخص في مطلع هذا القرن ونصف مليون شخص بعد ذلك بعشرين سنة، ثم وصول هذا العدد الى ١٤ مليون شخص سنة ١٩٧٦ والى نحو ٢٣ مليون شخص سنة ١٩٧٨.

وجدير بالذكر ان هذه الحركة للأشخاص تتأثر، مثلها مثل حركة البضائع، بأوضاع الحرب والسلام في المنطقة او بشكل عام على المستوى الدولي، خاصة في حالة الحروب العالمية.

وتتجه حركة السلع بالقناة جنوباً وشمالاً، وتختلف كميات واهمية هذه الحركة من فترة الى اخرى، غير انها في كل الأحوال تعبير عما يحدث في السوق العالمي من تطور، وما يطرأ على السياسة الدولية من تغيرات وتوازن في القوى. وما يسمى بالحركة نحو الجنوب، هو هذا الاتجاه في السلع من كل نوع، تختلف طبيعته مع التغيرات التي تحدث في التقسيم الدولي للعمل عبر فترة طويلة. وهذه الحركة هي اتجاه السلع من البلدان الرأسمالية المتقدمة نحو البلدان المتخلفة في افريقيا وآسيا والى بلدان المعسكر الاشتراكي واليابان.. وتشكل مكونات هذه السلع اهمية تختلف نسبياً من فترة الى اخرى فهي تتكون تقليدياً من السلع المصنعة (آلات، اسمدة، منسوجات، واسمنت..) يضاف اليها طبعاً الأسلحة والمواد الغذائية، بعد ان كانت هذه الأخيرة تتجه اساساً من الجنوب نحو الشمال قبل ان تحتد الأزمة الغذائية في الجنوب ويختل هيكله الاقتصادي.

ولقد تطورت حركة السلع المتجهة نحو الجنوب من ٦ ملايين طن

عام ١٩٢٠ (ضمنها ٠,٨ مليون طن من النفط) لتصبح كمية السلع عام ١٩٥٥ نحو ٢٠ مليون طن منها مليونا طن نفط، ثم ارتفعت كمية السلع المارة في القناة نحو الجنوب لتصبح عام ١٩٦٦ نحو ٤٨ مليون طن ضمنها ٩ ملايين طن نفط، ثم اخيراً في ١٩٨٣، ارتفعت كمية السلع العابرة الى الجنوب الى ١١٤ مليون طن منها ٢٠ مليون طناً من النفط.

وتعكس هذه الصورة الأهمية القصوى التي تشكلها القناة بصورة متزايدة لبلاد الجنوب باعتبارها متلقية لهذه السلع من ناحية وكذلك للبلاد الرأسمالية المتقدمة التي تصدر هذه السلع مع اتساع سوق البلدان المتخلفة وتزايد حاجاتها وكذلك بالنسبة الى ما بدأ يمثله

«سوق البلدان الاشتراكية» من أهمية للعالم الرأسمالي في الفترة الأخيرة.

في الاتجاه الآخر، اي الاتجاه نحو الشمال، تطورت الكميات التي عبرت القناة بمعدلات سريعة، ثم أخذت بعد ذلك في الانخفاض في ظروف الحروب المحلية، او التوترات الدولية. ففي عام ١٩٢٠، كانت الكميات المتجهة عبر القناة نحو الشمال ١١ مليون طناً منها مليون طن من النفط وفي سنة ١٩٤٧ ارتفعت هذه الكمية الى ٢٣ مليون طناً. ويعتبر ذلك راجعاً الى عودة العبور بالقناة والتجارة الدولية الى حالة شبه مستقرة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وعودة النشاط حثيثاً في الاقتصاد العالمي. وقد ارتفع نصيب النفط في كمية السلع العابرة قناة السويس عام ١٩٤٨ ليشكل ٧٣ بالمئة بعد ان كان ٦١ بالمئة فقط

من هذه الكمية عام ١٩٤٧. وأتى في الأهمية من مكونات السلع العابرة للقناة في هذه الفترة المعادن الخام والمواد الغذائية (المتجهة من الجنوب نحو الشمال) من القمح والارز... الخ ثم المنسوجات والكاوتشوك.

ويجب ملاحظة التطورات التي ستطرأ في الفترة التالية في مكونات السلع العابرة اذ ان لذلك دلالة هامة في غلق القناة ابان حرب ١٩٦٧

كما سيتضح بعد قليل. ففي عام ١٩٥٥ شكل النفط ٦٦ بالمئة من الكمية العابرة من اجمالي السلع، وفي ١٩٦٦ ارتفعت نسبة النفط في اجمالي السلع العابرة للقناة الى ٧٥ بالمئة. ثم اغلقت القناة كما أسلفنا لمدة ٨ سنوات متتالية، واستأنفت نشاطها في منتصف ١٩٧٥. وفي سنة ١٩٧٦ هبطت نسبة كمية النفط في اجمالي السلع العابرة لتصبح ٤١ بالمئة فقط وأخيراً في ١٩٨٣ لا تشكل هذه النسبة الا ٣٦ بالمئة من اجمالي السلع العابرة بقناة السويس جنوباً وشمالا.

ونجد هذا التدهور في كمية النفط المتجهة نحو الشمال اساساً، فبعدما كانت هذه الكمية حوالى ٦٧ مليون طن عام ١٩٥٥، وارتفعت في ١٩٦٦ الى ١٦٧ مليوناً فانها لم تعد في ١٩٧٦ الا ٣٠ مليون طن فقط ثم ارتفعت الى حوالى ٧٠ مليوناً عام ١٩٨٣.

ففي هذه الفترة من التعطل لمنطقة القناة، استطاعت شركات بناء السفن والعابرات وضع وتنفيذ سياسة تمكنها من شل حركة القناة او التقليل من دورها الحيوي في التجارة العالمية. وكان يقين هذه الشركات الرأسمالية من امتداد مدة غلق القناة متجسداً في تطور حجم اسطول العابرات العملاقة التي لا يمكن لها ان تمر بقناة

السويس والتي عليها ان تعاود رحلةفاسكودى غاما اى المرور عبر

رأس الرجاء الصالح. وبهذا تفقد القناة دورها الحيوي. وحرمان مصر من عوائد المرور في القناة، أي الحاق الفشل بمشروع القناة وهو أمل راود ويراود الاستعمار العالمي وممثلته اسرائيل منذ انتقال شركة القناة من تحت هيمنة رأس المال الدولي الى الدولة المصرية بعد التأميم وحرب السويس. وليس أدل على ذلك من الحلم الذي راود اسرائيل بحفر قناة صهيون لتربط بين خليج العقبة والبحر المتوسط وتحويل التجارة العالمية اليها لالغاء قناة السويس!

ثم تلك الجحافل من الناقلات والسفن العملاقة التي بدأت تنتشر منذ الستينات وبالتحديد منذ عدوان ١٩٦٧ وبسرعة بالغة.

ولقد كانت مصر، عشية حرب ١٩٦٧، في اتجاه تطوير القناة للسماح بمرور العابرات التي تحمل ٧٠ الف طن الا ان العدوان اوقف المشروع على نحو لا يمكن وصفه بالمصادفة، وفي الوقت الراهن بعد اتمام المرحلة الأولى من برنامج تطوير القناة لا يمر بها الا الناقلات ذات حمولة ١٥٠ الف طن بكامل حمولتها او ٢٠٠ الف طن بحمولة مخففة او ٣٠٠ الف طن فارغة. اي ان ٥٠ بالمئة فقط من الاسطول البحري العالمي يمكنه المرور بالقناة.

وتبدو الأهمية الاستراتيجية للقناة من متابعة عدد السفن والناقلات العابرة من فترة الى اخرى ففي عام ١٨٧٠ عبر قناة

السويس ٤٨٦ مركبا حمولتها ٤٣٧ الف طن ثم في ١٩١٠ ارتفع عدد السفن التي عبرت السويس الى ٤٥٣٣ سفينة حمولتها ١٧ مليون طن وفي ١٩٢٠ انخفض عدد هذه السفن الى ٤٠٠٩ وارتفعت حمولتها الى ١٨ مليون طن، وانخفض عدد السفن عام ١٩٤٠ الى ٢٥٨٩ مركباً والحمولة الى ١٤ مليون طن تقريباً. وهذا يعكس بالتأكيد ظاهرة الحرب وتأثيرها على حركة المرور بالقناة وفي ١٩٨٣ بلغ عدد السفن العابرة للقناة ٢٢٢٢٤ سفينة والحمولة ٣٧٨ مليون طناً. وجدير بالذكر ان عدد السفن التي عبرت القناة قبل ان يتسبب العدوان الاسرائيلي في غلقها، اي عام ١٩٦٦ كان قد وصل الى ٢١١٥٠ سفينة وحمولتها ٢٧٤ مليون طن.

أهمية الانابيب

نضيف الى العوامل التي أثرت على أهمية قناة السويس في فترة اغلاق العدوان الاسرائيلي لها، توسع خطوط انابيب نقل النفط من مناطق انتاجه حتى البحرين الأحمر والمتوسط. فقد كان هناك خطان في الشرق الأوسط - خط انابيب العراق وطاقته السنوية ٥٥ مليون طن، وخط التابلاين السعودي وطاقته ٢٥ مليون طن. وبعد اغلاق

القناة تعاظمت شبكة الخطوط فانشأت ٦ خطوط جديدة هي: الخط الايراني التركي وطاقته السنوية ٦٠ مليون طن، والخط العراقي (حقول كركوك) - التركي والخط العراقي المنتهي بالخليج العربي (كركوك - الفاو) - والخط الاسرائيلي - الايراني (طاقته ٢٢ مليون طن - يمكن رفعها الى ٦٠ مليوناً) غير انه لا يعمل منذ «الثورة الايرانية». ثم الخط السعودي الممتد عبر شبه الجزيرة حتى ينبع على البحر الاحمر وطاقته ٤٠ مليون طن وأخيراً الخط المصري سوميد

وطاقته ٨٠ مليون طن يمكن زيادتها الى ١١٧ مليون طن.

فهذه الخطوط تنقل ما يزيد عن ٣٥٠ مليون طن نفط سنوياً في الوقت الذي كانت تنقل القناة عام ١٩٦٦ نحو ٢٠٦ مليوناً فقط وفي ١٩٨٣ لم تعد تنقل الا ١٣٦ مليون طن. وهذا يظهر مدى الخسارة التي ارادت اسرائيل ورأس المال الدولي ان يدفعها لمصر. بمعنى آخر ان الوجود العدواني الاسرائيلي، لم يكلف مصر خسائر فقط ابان فترة الحرب معه وابان فترة اغلاق القناة وانما تحالف هذا الوجود الصهيوني مع رأس المال الدولي واضح في الخسارة التي ما زال يدفعها الاقتصاد المصري نتيجة هذا التحول في طبيعة واسلوب عملية النقل البحري العالمي. وبالتأكيد لا يمكن لاي ارقام ان تعبر عن مدى

هذه الخسارة التي لحقت، ليس فقط بالدخل من قناة السويس، بل من مجمل الانشطة الاقتصادية التي توقفت في منطقة السويس كلها سواء كانت هذه الانشطة ملحقة بالتجارة العالمية والنقل او بغير ذلك من استخراج وتكرير البترول حيث كانت معامل التكرير مركزة هناك، ولا بانشطة الصيد ومجمل الانشطة لمئات الآلاف الذين تم تهجيرهم من منطقة السويس سواء في حرب ٥٦ او حرب ١٩٦٧. فلا احد يستطيع ان يتصور ما كان يمكن ان يحدث للاقتصاد المصري لو انه لم يتكبد هذا القدر من الخسائر الكمية التي كان من الأكيد انها ستحدث تغيراً كيفياً في مجمل الاقتصاد المصري لملاحقة التطور الطبيعي في نمو الاسطول البحري من حيث الحجم من ناحية وما كان يمكن ان يحدث من اعادة استثمار جزء من عوائد القناة والبترول والانشطة الاخرى في مجمل الاقتصاد المصري من ناحية اخرى. بمعنى اخر ان الوجود العدواني الصهيوني في فلسطين كلف الاقتصاد المصري - دون ان نذكر هنا ما كلفه ذلك للبلاد العربية الداخلة في الصراع معه - خسائر هائلة وان استمرار وجود هذا الكيان هو في الوقت نفسه استمرار لتزايد هذه الخسائر، والتهديد الدائم لكل استقلال اقتصادي وسياسي لبلاد المنطقة.

معبر مالي ايضا!

بعد حرب تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٧٣ والصلح بين الدولة المصرية والعدو الاسرائيلي. تم اعادة فتح القناة للتجارة العالمية في حزيران (يونيو) ١٩٧٥. وكان قد تم الاعداد اقتصادياً بسياسة «الانفتاح الاقتصادي»، لتصبح السويس ليس فقط ممراً مائياً وانما معبراً مالياًأيضا،حيث اصبحت منطقة السويس «هونغ كونغ» او «سنغافورة» مصر. حقل الاستثمار لرأس المال الخاص الغربي والمحلي والعربي. واصبحت القناة وافتتاحها للملاحة الدولية وتوسيعها شاغلاً للدولة، اذ اعتبرت القناة «قطاعاً رائداً» لجلب العملات الأجنبية. فوضع مشروع تطوير لها على مرحلتين الأولى من ١٩٧٥ – ١٩٨٠ والثانية بين ٨٠ – ١٩٨٥. وبانتهاء المرحلة الأولى تم تطوير القطاع المائي ليصبح ٣,٦ الف متر مربع وهو ما يعني زيادة ١,٢٥ من سعة القناة قبل التطوير، لكي يسمح للسفن ذات حمولة ١٥٠ الف طن بالعبور محملة ويرى من التطوير في ١٩٨٥ الى السماح للسفن ذات حمولة ٦٠٠ الف طن محملة بالعبور. اي سيتطور الغاطس ليصبح ٦٧ متراً عام ١٩٨٥ مقابل ٥٣ متراً الآن، ولم يكن هذا الغاطس الا ٣٨ متراً فقط عام ١٩٦٤. وكذلك اعتبر إعادة فتح القناة للملاحة الدولية وإعادة تعمير القناة دليل على «انتهاء

حالة» الحرب مع العدو الاسرائيلي. ولذا اسرعت الولايات المتحدة – كما يقول عادل حسين في كتابه «الاقتصاد المصري بين الاستقلال والتبعية» – بتوفير القروض اللازمة لتمويل المرحلة الأولى من

برنامج التطوير الذي يكلف ٥٩٥ مليون دولار. «فتدفقت قروض وكالة التنمية الاميركية، ومن المانيا الغربية، وفرنسا، وانكلترا، واليابان، ولم يتقاعس اي صندوق خليجي عن تقديم القروض وفق اتفاقات تحويل مشترك باشراف البنك الدولي بشروط قاسية ومهينة، وحتى بعد رحلة القدس تقدمت كل الصناديق الخليجية بالدفعة الثانية من القروض ذات الفائدة المنخفضة نسبياً، من اجل اتمام مشروعات المرحلة الأولى. فقدم الصندوق السعودي للتنمية قرضاً قيمته ١٧٦,٥ مليون ريال سعودي، وقدم الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي ١٢ مليون دينار كويتي، وصندوق ابو ظبي للانماء الاقتصادي العربي ٦٠ مليون درهم الامارات، والصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية ٦ مليون دينار كويتي، والبنك الاسلامي للتنمية ١٠,٣ مليون دينار اسلامي.

فالاهتمام هنا في الواقع لا يعكس الاهتمام بالقناة كمعبر مائي للنفط، فقدانخفض دور اهمية القناة في هذا المضمار كما رأينا بفعل

شبكة الانابيب والاساطيل العملاقة من الناقلات. وانما الاهتمام بالسويس، كمنطقة، كان وما زال هو هذا المزيج من العلاقة بين ما هو اقتصادي وما هو سياسي، اولاً وقبل كل شيء على مستوى عالمي. فالاقتصادي هو هذه العلاقة بين تطبيق سياسة «الانفتاح» بين رأس المال العربي والغربي ورأس المال الخاص المحلي. وبالتالي فالتهديد للقناة غير ذات شأن مع مقارنته بالتهديد لمصلحة منطقة القناة ككل واهميتها. اذ اتسعت القناة لتمتد وتصبح اكثر من مجرد معبر مائي فهي هيكل اقتصادي «نموذجي مختل»، مركز للاثراء من التهريب والتهرب الضرائبي باعتراف الدولة المصرية. وهي منطقة حقل التجارب «لفلسفة الانفتاح الاقتصادي» التي انتقلت منها الى مجمل الاقتصاد المصري.

اما ما هو سياسي، فهو بدقة يتلخص فيما هو استراتيجي، اي استراتيجية رأس المال الدولي. فإذا كانت مصر قد احترمت كل الاتفاقيات الدولية الخاصة باستخدام قناة السويس كمعبر مائي والموقعة في الحقيقة مع القوى العظمى عام ١٨٨٨. حينما كانت مصر رسمياً خاضعة للامبراطورية العثمانية وفعلياً للاحتلال الانكليزي. بمعنى ان مصر سمحت لكل البلدان باستخدام القناة في وقت السلم والحرب على السواء، فإنه مما يجب ذكره ان بريطانيا منعت دول المحور في الحربين العالميتين من المرور بقناة السويس بمعنى ما لقد

تدخلت انكلترا في تطبيق معاييرها في بلد ليس بلدها. وكان هذا التدخل في شؤون مصر الداخلية هو الذي دفع محمد علي باشا الموافقة على اقرار مشروع القناة في النصف الأول من القرن التاسع عشر. اذ رأى انها ستجلب لمصر مشاكل كثيرة اهمها التدخل في شؤونها الداخلية من قبل القوى العظمى حينئذ. ولقد استمر احتجاج القوى الوطنية المصرية لتدخل القوى الأجنبية في القناة وكان ذلك واضحاً في سلوك عرابي باشا ومفاوضات الوفد مع الاحتلال – ايا كانت الجوانب السلبية لسياسته العامة وموقفه من الاحتلال والتعامل معه – وكذلك كان هذا الموقف واضحاً بعد ١٩٥٢ في تصريح عبد الناصر في ٢٨ نيسان ابريل ١٩٥٥ الذي قال فيه بان «الدفاع عن الشرق الأوسط يجب ان يعهد به الى بلدان المنطقة، وان كل مساهمة للقوى الغربية في هذا الأمر يعد صورة من صور الاستعمار» (لوموند ٦

اكتوبر ١٩٥٦). ثم تصريحات الدولة المصرية بعد التأميم وردها على ايزنهاور الذي ادعى بان مصر ليس لها حق تأميم القناة «لأنها ممر مائي دولي» اي ليس مصرياً! فالواقع ان الدفاع عن القناة او عن المنطقة من قبل احد غير اصحاب المصلحة الأساسية – اي

اصحابها - لا يعد فقط تدخلاً في الشؤون الداخلية وانما الخطورة في ان يصبح ذلك مكتسباً بحكم العادة او كحق «طبيعي» تمارسه القوى الكبرى من دون دعوتها الى مباشرته.

لا شك في ان قناة السويس، وبرغم كل التطور العسكري الهائل على مستوى الاسلحة النووية وغيرها ما زالت مهمة استراتيجياً. لذا فـ«حاجة» القوى الأجنبية الى السيطرة عليها ما زالت قائمة وستظل، اياً كانت درجة تطور الترسانة العالمية للسلاح، وسوف تتخذ كل اشكال التدخل المباشر وغير المباشر.

وقد تلجأ البلدان الاستعمارية لمحاولات مخططة لايهام المنطقة بالاخطار التي تتهددها هنا وهناك في اعماق البحر الأحمر والأبيض، وربما في حياة النيل، حتى تعطي لنفسها حق الحضور للمساعدة والعون مثلما فعل الانكليز عندما استدعاهم الخديوي توفيق منذ قرن من الزمان!

ان القيمة الاقتصادية للقناة ستظل قائمة، كمعبر مائي مهما تطورت الناقلات والسفن من حيث الحجم والسرعة ومما لا شك فيه ان القناة ستظل نقطة استراتيجية لمصر وللعالم، ومما لا شك فيه ان التهديد الذي سيظل يخيم على القناة سيظل قائماً، بقيام الكيان الصهيوني ليس بعيداً عن الضفة الاخرى من القناة. ولكن استقلال الاقتصاد المصري وصموده يظل برغم كل شيء الاسلوب الوحيد

لمواجهة عدوانية رأس المال الأجنبي المتهم الأول في رأينا في اغلاق القناة وفي وضع «الألغام» حتى ولو كانت «وهمية».

الجناح الجنوبي

قال واينبرغر - وزير الدفاع الاميركي في التقرير السنوي المقدم الى الكونغرس عام ١٩٨٢:

«يجب ان تنظم قواتنا العسكرية في الخارج باسلوب يسمح باستخدامها في عديد من الصراعات من كل نوع. فمنذ سنوات وسنوات والسياسة العسكرية للولايات المتحدة تتم وفقاً لفكرة تجهيز وتخطيط قواتنا التقليدية واعدادها بشكل اساسي للقيام بالحرب في وسط اوروبا. غير انه اصبح من الواضح خلال السنوات الماضية، ان اعضاء حلف الأطلسي - في الشمال والوسط والجنوب - يشكلون كلا واحداً. وعند نشوء موقف حرج، سيعتمد كل منهم على الآخر، ويمتد هذا الاعتماد على المناطق الواقعة خارج حدود انتشار قوات حلف الأطلسي،

وبشكل خاص منطقة الخليج الفارسي (العربي)».

حمل نسخة من المقال من أسفل

قصص القنال .. الماء والمال .. مصطفى نور الدين

المستندات المرفقة

- canal_11.tif (TIF (info document TIFF) - 56.3 كيلوبايت)

أي رسالة أو تعليق؟